HANS ALDERS

Aan
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W. J. Mansveld
Postbus 20906
2000 EX Den Haag

Groningen, 7 september 2015.

Geachte mevrouw Mansveld,

Op 20 juli 2015 heb ik mijn bevindingen van de evaluatie van de afspraken inzake vliegveld Eindhoven (eerste fase) en het daaraan verbonden advies over de tweede fase van de ontwikkeling van de luchthaven aangeboden.

In uw brief d.d. 24 juli 2015 stelt u vast dat "ondanks dat dit advies op onderdelen een inperking betekent van het Aldersadvies uit 2010, dat indertijd door de eersterings gemeenten is onderschreven" (…) de omliggende gemeenten, de BOW en de BMF zich niet achter het advies kunnen scharen". In uw brief verzoekt u, mede namens de minister van Defensie "gezien het belang van een door de regio gedragen advies voor de tweede fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport (…) om, bij alle betrokken partijen na te gaan of zij volharden in hun standpunt, of dat zij ruimte zien voor een ultieme poging om tot een breed gedragen advies te komen.".

In mijn advies van 20 juli 2015 heb ik de nodige aandacht besteed aan de samenhang van de ontwikkeling van Eindhoven Airport met de afspraken over de luchthavencapaciteit in Nederland. De netwerkfunctie van Schiphol brengt met zich mee dat de capaciteit op Schiphol – die aan beperking onderhevig is – beschikbaar moet zijn voor die vliegbewegingen die daaraan bijdragen. Op grond daarvan is geconcludeerd dat vliegbewegingen die daaraan niet noodzakelijkerwijze bijdragen elders moeten worden ondergebracht. Dat is de basis voor het selectiviteitsbeleid. In dat kader is eerder door opeenvolgende kabinetten besloten om voor 70.000 vliegbewegingen ruimte te maken op vliegveld Eindhoven (25.000) en te komen tot een vliegveld in Lelystad (45.000).

De vraag of er nog ruimte is voor een verdergaande tegemoetkoming aan de wensen van de omgeving in een ultieme poging tot algehele overeenstemming te komen, moet derhalve ook in die samenhang worden bezien. Ik heb deze vraag dan ook voorgelegd aan Schiphol en aan KLM/Transavia. De vraag wordt gesteld aan Transavia omdat die in de afgelopen periode de eerste stap heeft gezet om vliegbewegingen van Schiphol te verplaatsen naar Eindhoven.

Transavia heeft een base op vliegveld Eindhoven ingericht en is daarmee de belangrijkste home-carrier op de luchthaven.

In een brief d.d. 4 augustus 2015 laat Schiphol weten dat het advies de business case van zowel de homecarrier als Eindhoven Airport reeds tot het maximale uitdaagt. Gesteld wordt dat dit advies het uiterste vraagt van de sector om binnen deze en andere kaders uit het Aldersadvies tot de gewenste invulling van de 25.000 extra vliegbewegingen in 2020 te komen. Enige verdere beperking maakt deze opgave voor Eindhoven Airport en haar airlines onmogelijk. Gesteld wordt dat een beperking van Eindhoven Airport tevens zal leiden tot een beperking van de selectieve groei van Schiphol. De brief is als bijlage 1 bij deze brief gevoegd.

Transavia laat in een brief d.d. 19 augustus 2015 weten dat ingestemd kan worden met het advies d.d. 20 juli, maar benadrukt dat het advies het maximaal haalbare is. Gesteld wordt dat de grenzen aan de exploitatiemogelijkheden van de homecarrier daarmee bereikt zijn en zij constateert dat er geen ruimte is voor verder compromis. Deze brief is als bijlage 2 bijgevoegd.

Uit mijn advies van juli j.l. wordt reeds duidelijk dat er twee elementen zijn die een verdeelde beoordeling krijgen door de deelnemers aan de Tafel: de openstellingstijden op de luchthaven en het tempo waarin de groei zal plaatsvinden. In mijn gesprekken naar aanleiding van uw verzoek heb ik mij daarop geconcentreerd.

Ik heb met de directeur van Eindhoven Airport in verschillende gesprekken verkend of er – mede tegen de achtergrond van de vorenstaande reacties – nog ruimte zou zijn om de verschillen te overbruggen. Ook van zijn kant is duidelijk gemaakt dat mijn advies de randen van de mogelijkheden raakt. Ik heb met hem verkend of er ten aanzien van de voorziene groei – zie de groeistaffel in het advies – ruimte zou zijn om – in het geval dat de jaarlijkse groei niet zou worden ingevuld – het “restant” niet toe te voegen aan het volgende jaar, maar beschikbaar te stellen aan het eind van die periode (de staffel vult de 43.000 vliegbewegingen in het jaar 2019). Ondanks de nodige aarzelingen, zou dit in een poging om de verschillen te overbruggen in een situatie van geven en nemen voor hem bespreekbaar kunnen zijn.

Wethouder van Schuppen, woordvoerder namens de 1e en 2e ring gemeenten, heeft aangegeven dat er behoefte is bij de regiogemeenten om met de provincie Brabant en de gemeente Eindhoven te overleggen over een oplossingsrichting voor het regionale draagvlak voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven. Het overleg tussen deze partijen heeft op 13 augustus plaats gevonden en ik ben daarover per brief d.d. 19 augustus geïnformeerd.

In deze brief wordt enerzijds aandacht besteed aan het advies en anderzijds aan de uitvoering van de 2e fase en de voorbereiding van de periode na 2020. In deze brief delen de 1e en 2e ringgemeenten mee, ook gelet op de door hen ingeschatte politieke realiteit, zich neer te leggen bij mijn advies van juli j.l. en het door u te nemen besluit, waarbij het besluit als een gegeven en uitgangspunt wordt gezien voor het daarna te starten uitvoeringsoverleg en dat zij gaarne deel zullen nemen aan dit overleg. In een e-mail bericht d.d. 3 september 2015 (bijlage 3) deelt de heer van Schuppen mee dat er veel onduidelijkheid is gebleken over de duiding van het standpunt. In dit bericht wordt gesteld dat het oorspronkelijke standpunt

van de omliggende gemeenten ten aanzien van mijn advies niet is gewijzigd en dat deze gemeenten van mening blijven dat met de voorgestelde groei te veel wordt gevraagd van de omgeving. Zij verwijzen naar het eerdere voorstel dat zij, samen met de BOW en BMF hebben gedaan om te komen tot een reductie van het aantal vliegbewegingen na 23.00 uur en een temporisering van de groei van de luchthaven en spreken de hoop uit dat dit voorstel op instemming kan rekenen van de andere partijen aan de Tafel. Om alle misverstanden verder te vermijden is afgesproken om de brief van 19 augustus op dit onderdeel aan te passen. Deze brief d.d. 7 september 2015 is als bijlage 4 bijgevoegd.

In gesprekken met de heer Kopinga van de BOW heb ik uw vraag toegelicht. In een brief d.d. 1 september heeft de Vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap laten weten. dat het advies van juli j.l. niet op instemming kan rekenen en verwijst naar het hierboven vermelde voorstel dat de BOW samen met BMF en de ringgemeenten eerder heeft gepresenteerd. Uit de brief blijkt dat er sprake kan zijn van enige nuancering (4 in plaats van 3 landingen na 23.00 uur, mits er een doeltreffend handhavingmechanisme wordt afgesproken dat ertoe leidt dat in de praktijk slechts incidenteel landingen na 23.30 plaatsvinden en een mogelijke uitruil tussen de groei van het aantal vliegbewegingen en verdergaande hinderbeperkende maatregelen). De brief van de heer Kopinga is als bijlage 5 opgenomen bij deze brief.

In het advies d.d. 20 juli heb ik aangegeven dat de regionale partijen hebben laten weten overleg met de luchthaven te willen voortzetten. Ik heb aangegeven dat een dergelijk overleg, nadat u uw besluit hebt genomen, gevoerd kan worden door de partijen die het besluit als opdracht kunnen accepteren en zich zal richten op de uitvoering van het besluit. Daarbij zijn de volgende punten van belang:

1. Het is een uitvoeringsoverleg en geen onderhandelingstafel;
2. Het Kabinetsbesluit is een gegeven en wordt door de deelnemende partijen als ononderhandelbaar uitgangspunt gerespecteerd;
3. De agenda bestaat uit de onderwerpen zoals die in het advies geagendeerd worden voor verder overleg.

In de brief van de ringgemeenten, gemeente Eindhoven en provincie Brabant geven de regionale overheden aan verantwoordelijkheid te willen en te kunnen nemen voor de uitvoering, conform de agenda zoals deze is opgenomen in mijn advies (zie vorenstaand). Zij voegen daaraan uitdrukkelijk toe ook te willen spreken over de voorbereiding van de periode na 2020 en met alle stakeholders aan tafel te willen.

Op 4 september is de Tafel in vergadering bijeen geweest in Eindhoven om de door u gestelde vraag te beantwoorden.

Alle partijen aan Tafel hebben hun standpunt toegelicht. In deze ronde is vastgesteld dat behoudens enige kleine nuanceringen partijen hun standpunten hebben gehandhaafd.

Van de zijde van de ringgemeenten, BOW en BMF is vervolgens voorgesteld om meer tijd te nemen voor overleg over de onderwerpen die partijen nu verdeeld houden nl. de openingstijden en het groeitempo, om te bezien of tot een breder draagvlak gekomen zou

kunnen worden.[1] Zij hebben voorgesteld het regiem van 2015 ook van toepassing te verklaren op het jaar 2016 en voor de groeiruimte in 2016 de gerealiseerde groei in 2015 als basis te nemen en het jaar 2016 te gebruiken voor dit overleg.
Bij dit voorstel teken ik aan dat over deze onderwerpen in een werkgroep die van start is gegaan op 14 mei 2014 en die bestond uit vertegenwoordigers van de luchthaven, de BOW, BMF en omliggende gemeenten, meer dan een jaar lang intensief gesproken is. De werkgroep heeft daarbij gebruik gemaakt van externe deskundigen en studies van de onderzoeksbureaus M3, SEO, ADECS en van Prof. Jaap de Wit.
De bevindingen van deze werkgroep en de uitkomsten van deze studies zijn aan Tafel besproken en hebben tot de inzichten geleid die ten grondslag liggen aan het advies dat ik u in juli heb doen toekomen.
Gezien de verwijzing naar de voortgaande discussies in de kring van de omgevingspartijen over de prijselasticiteit en de on-/mogelijkheden die daaraan verbonden zouden zijn, meen ik er goed aan te doen de betreffende stukken als bijlage 6 hierbij te voegen. De overige onderzoeksrapporten van de genoemde bureaus heeft u reeds eerder als bijlagen bij het advies ontvangen.

Uit de reacties van de overige partijen is gebleken dat zij geen basis zien voor een verdere verlenging van de discussie, mede gelet op de beperkingen die daaraan van de zijde van de voorstanders van een dergelijke voortzetting worden gesteld – zie de brief van de BOW – en de vaststelling dat eerdere discussies niet hebben geleid tot gezamenlijk gedragen conclusies op de aangedragen gesprekspunten. Voor een weging van deze punten verwijs ik u kortheidshalve naar het advies (zie pp. 52-58), waar ook reeds uitvoerig is ingegaan op de standpuntbepalingen van de partijen die ik hier niet zal herhalen.

Ik heb ook getoetst of mijn eerdere suggestie – eventuele niet benutte ruimte in de groei niet meenemen naar het volgende jaar, maar beschikbaar te stellen aan het eind van de periode – op steun kan rekenen van partijen aan Tafel. Ik heb aan de Tafel met de partijen moeten vaststellen dat er geen ruimte is om in een sfeer van geven en nemen nog stappen te zetten die zouden kunnen leiden tot verdere overeenstemming.

Ik heb wel kunnen vaststellen dat er veel draagvlak is onder de partijen om – nadat er een besluit is genomen – gezamenlijk te werken aan de uitvoering daarvan en zich voor te bereiden op de periode na 2020. De provincie Brabant heeft aangegeven om het initiatief te zullen nemen om met het rijk (I&M en Defensie), de gemeenten en de luchthaven te werken aan de opdracht om te komen tot een uitvoeringstafel zoals bedoeld in het advies. In dat kader verwijs ik ook naar het gestelde in mijn advies over het initiatief voor het formuleren van een ambitie voor Eindhoven Airport als de meest innovatieve luchthaven, als onderdeel van een slimme stad en duurzame, leefbare regio en het gestelde in de brief d.d. 7 september j.l. van de provincie Brabant, gemeente Eindhoven en de ringgemeenten.

Het is van belang om vast te stellen dat de ringgemeenten hebben aangegeven ook in de volgende fase betrokken te willen zijn. Daartoe hebben zij aangegeven dat zij uw besluit

[1] BMF heeft hierbij voorts betoogd dat de luchtvaartsector te weinig inspanningen levert om hun energiegebruik en uitstoot van CO_2 en andere gassen te beperken en dat dit, naast de gesignaleerde problemen in het GGD onderzoek, aanleiding zou moeten vormen om verder te spreken.

zullen respecteren en dat als een politiek gegeven te zullen beschouwen. Andere partijen hebben aangegeven ook betrokken te willen zijn bij de volgende fase. BOW en BMF hebben aangegeven vanzelfsprekend een democratisch besluit te zullen respecteren, maar zich nog wel te willen beraden op de vraag op welke wijze zij de door hen gerepresenteerde belangen het beste dienen. Die vraag richt zich derhalve op een keuze van wel of niet aansluiten bij de uitvoeringstafel om mede uitvoering te geven aan het besluit. Deze vraag zal door hen op een later moment worden beantwoord. De regionale overheden hebben aangegeven hen zeker bij een volgende fase te zullen uitnodigen.

U hebt mij gevraagd na te gaan of partijen volharden in hun standpunt of dat zij ruimte zien voor een ultieme poging om tot een breed gedragen advies te komen. Ik heb moeten vaststellen dat partijen inderdaad volharden in hun standpunten (kleine nuanceringen of een voorstel om meer tijd te nemen daar gelaten) en dat er derhalve geen ruimte is voor een ultieme poging. Ik heb deze conclusie met de Tafel gedeeld en de partijen hebben dat bevestigd.

Ik heb mij tot slot afgevraagd of de gedachten wisseling van de afgelopen weken aanleiding zou moeten en/of zou kunnen zijn voor aanpassing of aanvulling van mijn advies d.d. 20 juli 2015. Tegen de achtergrond van het vorenstaande zal het duidelijk zijn dat ook die vraag met nee moet worden beantwoord.

Ik beschouw de opdracht die u mij gaf hiermee als voltooid.

Met vriendelijke groet,

Hans Alders